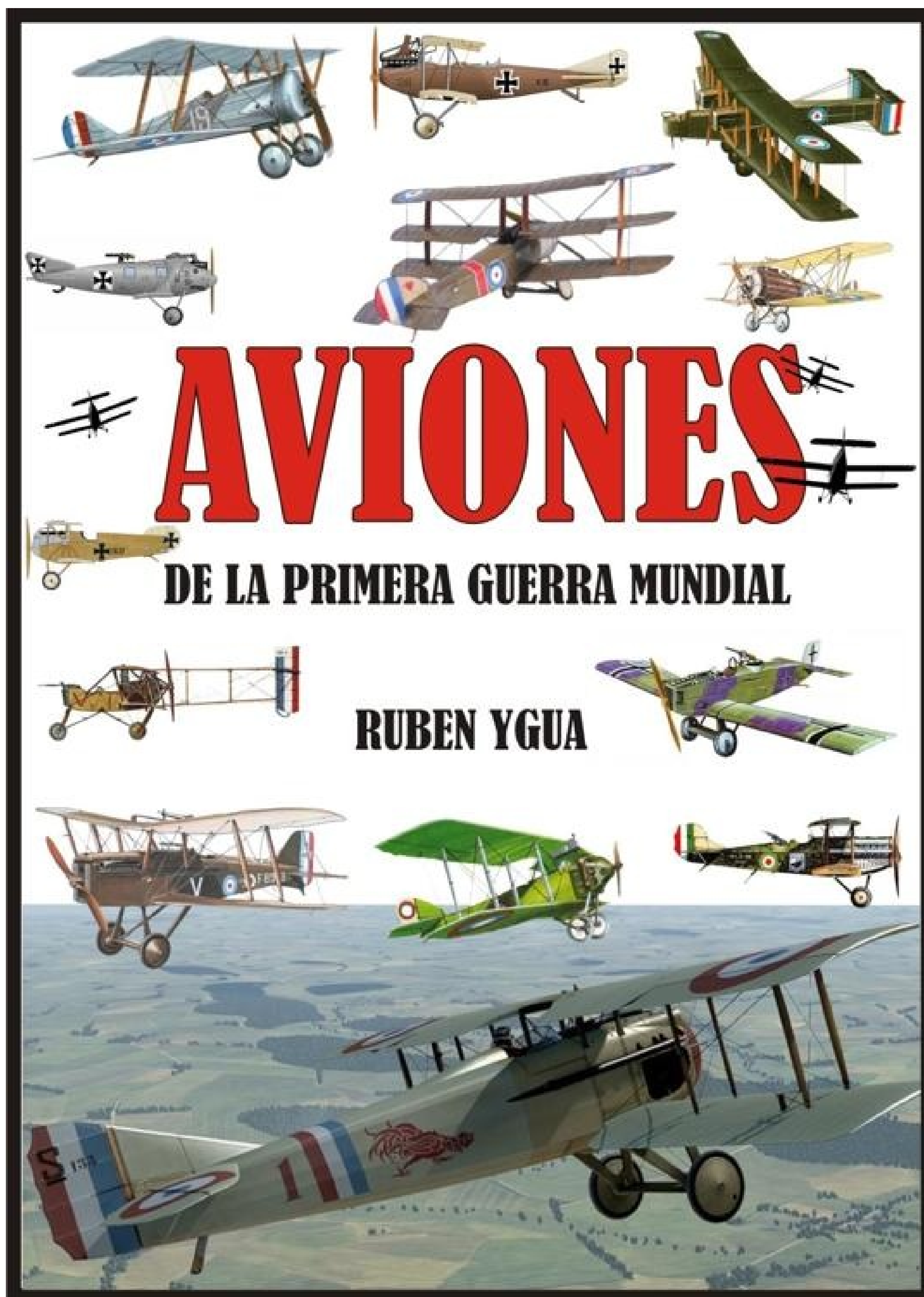


AVIONES

DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

RUBEN YGUA





RUBEN YGUA

9

AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

RUBEN YGUA

AVIONES

DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

10

RUBEN YGUA

Todos los derechos autorales de esta obra fueron registrados en España, el 11 de septiembre de 2014.

Todos los derechos reservados.

Esta obra está protegida por las leyes de copyright y tratados internacionales.

Identificador:

1409111950157

Fecha de registro:

11-sep-2014 8:27 UTC

Autor: **Ruben Ygua**

Licencia: **All rights reserved**

11

AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

El contenido de esta obra, incluyendo la revisión ortográfica, es de responsabilidad exclusiva del autor

12

RUBEN YGUA

Dedicado a mi familia..

13

AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Introducción

Durante siglos, volar fue un sueño irrealizable, conservado en la mente de los hombres

durante milenios. La Humanidad pobló en primer lugar los cielos con dioses y figuras místicas capaces de

volar, las personas habían colonizado las tierras y se aventuraban en los mares con cada vez mejores

resultados, pero el cielo, sobre sus cabezas, parecía ser inalcanzable.

Entonces algunos soñadores comenzaron a atreverse, inspirados en la leyenda de Ícaro, improvisando

alas que pretendían imitar el vuelo de los pájaros. Desde el comienzo, la exploración de esa nueva

frontera causó sus víctimas, como el inglés Oliver que saltó desde una elevada torre usando un par de

alas, o el italiano Damiani algunos siglos más tarde. Leonardo Da Vinci desarrolló una serie de estudios

del vuelo de los pájaros, proyectando algunas máquinas interesantes, como el ornitóptero y el primer

paracaídas. La revolución Industrial colocó a disposición del hombre la tecnología necesaria para

construir finalmente una máquina capaz de levantar vuelo, ya en el siglo XX.

No es mi intención participar de la eterna discusión sobre quien fue el primero en volar, en mi humilde

opinión, el avión fue consecuencia de una larga lista de fracasos y correcciones, hasta alcanzar el objetivo.

Cada uno de los locos soñadores contribuyó en mayor o menor grado, muchas veces sacrificando la

propia vida, y adjudicar el resultado final a una única persona sería una gran injusticia a la memoria de

todos ellos.

Dejando de lado el origen, podemos afirmar que la aviación ha sido impulsada y beneficiada por las dos

guerras mundiales. Entre 1914 y 1918, las aeronaves se transformaron, como resultado de una

espectacular evolución, y entraron en los años 20 como una nueva forma de transporte, después del

nacimiento de las primeras compañías aéreas para mercaderías y pasajeros.

Vamos pues, a conocer detalles de esta evolución entre los años 1914 a 1918.



RUBEN YGUA

Cuando estalló la Primera Guerra Mundial eran muy pocas las personas que pensaban que el avión

podría ser usado como una arma de combate. La opinión general era que su uso se limitaría a misiones de

reconocimientos detrás de las líneas enemigas. El avión de 1914 no transportaba armas, con una

velocidad de 80 a 120 Km por hora, alcanzando un techo de 3000 metros y con un reducido radio de

acción, no parecía tener un gran futuro militar. Por ese motivo los países en guerra comenzaron las

operaciones con números muy reducidos de aparatos. Bastarían unos pocos meses para que los hechos

cambiaran la opinión hasta de los más escépticos conservadores, porque aquellos aparatos de tela y

madera, sin instrumentos de navegación, pilotados por hombres corajosos que ni siquiera disponían de

paracaídas, comenzaron a llamar la atención al ejecutar una serie de acciones sensacionales.

Con el transcurso de la guerra, la aviación salió de su infancia y se impuso como arma de guerra decisiva,

contribuyendo en gran medida para la victoria final. En cinco años, los países participantes del conflicto

construyeron 177.000 aviones, es una cifra enorme, cuando recordamos que entre 1903 a 1914, la

producción mundial había sido de alrededor de 10.000 aparatos.

Durante la guerra el avión militar se transformó, adecuándose a las exigencias y a las misiones que le

destinaban. El lento aparato de observación se transformó en el caza armado de ametralladora, primero

de uso manual y después automática, se desarrolló el avión de bombardeo, el avión de ataque al suelo, el

aparato de reconocimiento veloz, y por último, el avión de reconocimiento marítimo. En 1918 ya existían

aviones de caza que podían alcanzar una velocidad de 200 Km/h, armados con dos ametralladoras,

capaces de alcanzar un techo de 6.000 metros cargando hasta 1.500 kg de bombas, con un radio de

acción de hasta 500 km. Fue fabricado el primer avión enteramente de metal, proyectado por Hugo

Junkers, y se desarrollaron motores cada vez más potentes y al mismo tiempo más livianos.

Podemos afirmar que la Primera Guerra Mundial, con todos sus horrores y sufrimiento fue, no obstante,

el factor decisivo para imponer la aviación a nivel mundial, no apenas en el campo militar, sino como una

gran revolución en las comunicaciones civiles, reduciendo las distancias. Ello se debe al trabajo de los

proyectistas y técnicos, pero principalmente a los pilotos que hicieron del aeroplano algo vivo, palpitante,

entregando muchas veces la propia vida, en la conquista de los aires.

15



AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL



RUBEN YGUA

El ejército francés organizó sus primeras unidades aéreas en 1910. Al comenzar la guerra, en 1914, ya

contaban con 24 escuadrillas, un total de 160 aparatos, de 14 modelos diferentes:, fabricados por Bleriot,

Voisin, Caudron, y otros, además de 15 dirigibles.

El vuelo de un avión alemán en el cielo de París y el desarrollo de las operaciones militares convencieron

al Ministerio de Guerra a reforzar sus fuerzas aéreas. La joven industria aeronáutica francesa, la única

existente en el mundo en esos años, realizó una gran labor, y en 1916 Francia podía contar con 1.500

aviones en las líneas de combate. Cuando la guerra acabó, en 1918, disponían de 3000 aviones!

La producción había saltado de 341 aviones en 1914, para 50 veces más en 1918. Durante los cuatro años

de guerra, las fábricas francesas produjeron 50.040 aeroplanos y 92.594 motores, satisfaciendo las

necesidades del país y de sus aliados.

Francia efectuó el primer bombardeo aéreo del conflicto el día 14 de agosto de 1914, dos Voisin atacaron

la base de los Zeppelines alemanes en Metz. La aviación francesa fue también la primera en registrar la

derribada de un avión enemigo, un Aviatik, el 5 de octubre de 1914, y organizó por primera vez

diferentes escuadrillas exclusivas para bombardeo o de caza, en 1915, poco después de ser creado el

Ministerio de la Aviación.

La industria francesa produjo excelentes aviones, principalmente de caza, como los Nieuport y los Spaad,

y surgieron grandes pilotos, de los cuales se cuentan 158 ases de combate. Cada piloto sería clasificado

como As después de obtener su quinta victoria en combate.

El mayor As francés fue el capitán René Fonck, con 75 victorias, le siguen el capitán Georges Guynemer,

con 54 victorias, el teniente Charles Nungesser, con 45, el teniente Georges Madon, 41, el teniente

Maurice Boyau, 35 y el teniente Michel Coiffard con 34 victorias.

Fonck y otros ases pertenecían al Grupo de Caza 12, del cual era parte la famosa escuadrilla de Las

Cigüeñas.

Capitán René Fonck, el mayor as de

combate francés.



ESCARAPELA DE FRANCIA

En 1914 cada país participante de la guerra adoptó un simbolo circular pintado en sus aviones, esta escarapela identificaba la nacionalidad del aparato.



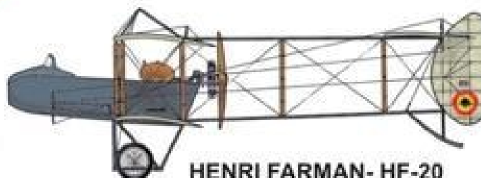
MAURICE FARMAN-MF11

El principal avión de reconocimiento aliado desde el comienzo de las hostilidades hasta mediados de 1915, cuando se le destinó a las escuelas de pilotos.



DORAND Ar1- 1917

Avión de reconocimiento usado en los últimos meses de la guerra, en los frentes francés e italiano, con buenos resultados.



HENRI FARMAN- HF-20

Participó de operaciones bélicas desde el comienzo de la guerra, usado por franceses, belgas, ingleses, rusos y rumanos, fue armado con una ametralladora que era usada por el observador, después de 1915.





VOISIN-5- 1915

Bombardero modelo de los aliados, con hélice propulsora y estructura de metal, permaneció en servicio durante toda la guerra, en sus diferentes versiones (Voisin 1 hasta Voisin 10), cada una con superando la capacidad para transportar mayor cantidad de bombas y una superior velocidad.
El primer duelo aéreo de la guerra fue protagonizado por un Voisin 1, que derribó un Aviatik, 5/10/14
El Voisin fue el primero en ser armado con un cañón de 37 mm, y tuvo bastante éxito usado como bombardero nocturno y para ataques al suelo.

CAUDRON G-4- 1915

Después de sufrir elevadas pérdidas durante un bombardeo en Renania, en noviembre de 1915, este avión fue destinado apenas para misiones de reconocimiento, fueron los únicos bimotores franceses durante la guerra, usado en los frentes francés e italiano, obtuvo buenos resultados en los Alpes.



AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

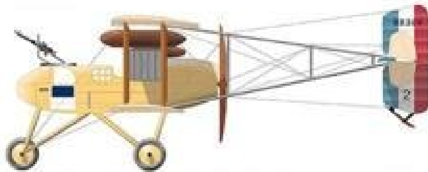
18

MORANE - SAULNIER N- 1914



Primer caza francés capaz de alcanzar una velocidad de165 km/h, y alcanzar una altura de 3.000 metros en 12 minutos.
Sin embargo, era difícil de ser maniobrado en combate. Fue fabricado en Francia, Inglaterra y Rusia. Este avión fue el primero en ser equipado con ametralladora fija, sincronizada con el movimiento de la hélice, en marzo de 1915, gracias al invento de Roland Garros.





BREGUET MICHELIN BrM5- 1915

Um bombardero muy lento, por lo que fue destinado apenas para ataques nocturnos en 1915.



SALMSON-2- 1918

El mejor avión de reconocimiento francés, veloz y bien armado, se construyeron durante la guerra 3200 aparatos, y fue pilotando uno de ellos que el americano W. O. Erwin, en abril de 1918, logró derribar 8 aviones enemigos.

SPAD VII- 1916

El mejor caza francés de la guerra, en 1916 fue adoptado por la escuadrilla de caza de Las Cigüeñas, y posteriormente todas escuadras francesas y norteamericanas lo utilizaron. Era el avión preferido de los ases Fonck, Guynemer, Baracca y otros.





RUBEN YGUA



NIEUPORT 11- 1915

Fue el primer avión aliado en condiciones de enfrentar a los Fokker alemanes, tuvo una destacada actuación en los cielos de Verdún en febrero de 1916. Los italianos lo adoptaron desde 1917, al igual que los norteamericanos de la escuadrilla La Fayette.



BREGUET 14B- 1915

Bombardero lento y pesado, fue destinado para misiones nocturnas. A veces iba armado con un cañón de 37 mm.



HANRIOT HD-1- 1917

Avión de caza veloz y maniobrable, pero no fue muy apreciado por los franceses, era el preferido de los belgas y americanos. Con este aparato el as belga Willy Coppens obtuvo muchas de sus 37 victorias.



 **CAUDRON R11- 1917**

Bombardero bimotor , entró en servicio durante los últimos meses de la guerra.

SPAD- S-XIV 

Este caza disponía de flotadores para descender en el agua.





BLERIOT 11

Fue el primer avión en cruzar el canal de La Mancha en 1909, y en atravesar los Alpes, en 1910. Durante la guerra desempeñó funciones de reconocimiento y observación para la artillería, fue ampliamente utilizado por las escuadrillas francesas, inglesas e italianas durante los primeros años del conflicto.

Pese a su aspecto frágil, este monoplano se salió bien en sus misiones, ya que se evitó usarlo para el combate.



RUBEN YGUA

21



AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

En 1914, el Real Cuerpo Aéreo británico apenas disponía de 60 aviones, mientras la Marina contaba con

alrededor de una centena de aparatos y siete dirigibles.

De esta reducida fuerza, 74 aparatos fueron destinados a Francia al estallar la guerra, entre ellos se

destacaban los excelentes Avro y B.E 2c, que divididos en cuatro escuadrones comenzaron sus acciones

en el frente. En ese comienzo de las hostilidades, el gobierno inglés recurrió a la industria francesa para

cubrir sus necesidades más urgentes, al mismo tiempo que se estaba organizando una industria

británica, disponiendo de excelentes proyectistas., como Geoffrey de Havilland, Frank Barney y Herbert

Smith, respectivamente creadores de los modelos Airco, Bristol y Spitwith, entre otros. Eran aviones de

gran calidad que estarían a la altura de los eficaces aparatos alemanes.

Sometidos a bombardeos alemanes desde el comienzo, los ingleses dieron gran importancia al

bombardeo estratégico, produciendo bombarderos pesados muy avanzados,

sobre todo el Handley Page

con sus diferentes versiones.

Entre 1914 a 1918 las fábricas inglesas produjeron más de 40.000 aeroplanos, con un ritmo máximo de

3.500 aparatos por mes. En 1916 fue creado el Ministerio del Aire, y el 1º de abril de 1917 nació la RAF,

la Real Fuerza Aérea británica, que unificó, bajo una administración independiente, todas las fuerzas del

Real Cuerpo Aéreo.

Al firmarse el armisticio, la RAF contaba con 1799 aparatos en la línea de fuego, esa fuerza enfrentara al

enemigo en los cielos de Gran Bretaña, en los frentes occidentales de Francia e Italia, además de

participar en Macedonia, en el Egeo y el Cercano Oriente. La RAF poseía 532 ases, con por lo menos 5

victorias cada uno. En primer lugar, el mayor Edward Mannock con 73 victorias, los teniente- coroneles

canadienses Billy Bishop, con 72 y Raymond Collishaw con 60 victorias, el mayor James McCudden, 57, y

muchos pilotos que alcanzaron respectivamente a 40 enemigos derribados.

Como un detalle curioso y sorprendente, cabe mencionar que el mayor Mannock era ciego de un ojo.

El mayor Edward Mannock, máximo As de la RAF en la Primera Guerra Mundial



Escarapela británica

BRISTOL SCOUT D- 1915

Hasta 1916 fue destinado como escolta de bombarderos, por causa de su gran velocidad, fue el primer avión inglés a usar una ametralladora sicronizada con la hélice. En el otoño de 1916 lo retiraron del frente.





AIRCO DH4- 1917

Es el mejor bombardero monomotor de la guerra, fueron fabricados 6295 aparatos, de los cuales casi 5.000 en los Estados Unidos bajo licencia, rebautizado de «Liberty Plane».



B.E. 12- 1916

El 21 de agosto de 1916 este caza entró en servicio destinado a enfrentar a los Fokker, pero fracasó, resultando ser una presa fácil para los alemanes. En Oriente fue usado como bombardero.





F.E. 2b- 1915

Caza de dos lugares, entró en servicio en 1915, fueron construidos 2190 ejemplares, fue uno de los más eficaces aviones de la RAF en la guerra. En 1917 comenzó a ser usado como bombardero.

AIRCO D.H.2- 1916

Este fue el primer avión inglés capaz de enfrentarse a los Fokker alemanes, fue destinado al 24º Escuadrón en enero de 1916. Fue pilotando un Airco D.H.2 que el As Lanoe G. Hawker fue derribado por von Richthofen el 23 de noviembre de 1916 en Bapaume, Francia..



RUBEN YGUA



AIRCO D.H.5- 1916

Caza que permaneció en servicio apenas por ocho meses, entre 1917 y 1918. Sufrió muchas pérdidas en Cambrai, usado en ataques al suelo.



SOPWITH TRIPLANE- 1917

Caza que rápidamente se impuso por su eficacia en el frente occidental. Los alemanes comenzaron a estudiar modelos de aviones triplanos después que el As canadiense Collishaw, pilotando un Sopwith obtuvo 16 victorias en el 10º escuadrón naval.



R.E.8- 1916

El principal avión de reconocimiento inglés durante toda la guerra, fueron fabricados 4077 aparatos, sirvió en Francia, Italia y Palestina, era resistente y veloz.



B.E. 2e- 1911

Fue el primer avión inglés que llegó a Francia al estallar la guerra, era usado para reconocimiento y como bombardero liviano, hasta 1917.

SOPWITH F-1 CAMEL

Uno de los mejores cazas de la Primera Guerra Mundial, registró el mayor número de victorias,1294, destacando la victoria sobre el Fokker Dr.1 de von Richthofen. Este avión se distinguió en las batallas de Ypres y Cambrai. Entró en servicio en 1917 y combatió hasta el armisticio.



AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL



BRISTOL F2B- 1917

Caza de dos lugares, entró en servicio el 8 de marzo de 1917m, y después de un debut desastroso demostró ser un excelente aparato, con el cual los ases canadienses McKeever y Powel destruyeron 30 aviones enemigos. Era un caza muy temido y respetado por los pilotos alemanes.



VICKERS F.B5- 1914

Fue el primer avión proyectado para ser armado con una ametralladora,en febrero de 1915 fue parte del primer escuadrón de caza del mundo: el 11º Royal Flying Squad.



AVRO 504- 1914

Durante la guerra entraron en servicio 8340 aviones de este modelo, fue el primer aparato derribado en combate por los alemanes. Realizó el primer bombardeo contra la base de los zeppelines en Friedrichshafen. Fue el avión modelo de las escuelas de pilotos británicos.



S.E. 5a- 1917

Uno de los mejores cazas ingleses, superior a los Nieuport y Spad, entró en servicio en la primavera de 1917. Se fabricaron 5205 ejemplares, usados en los escuadrones ingleses, norteamericanos y australianos. Era el avión preferido del As inglés Mannock, con el cual obtuvo la mayor parte de sus 73 victorias. Permaneció en servicio hasta el final de la guerra.



SHORT BOMBER- 1916

Fue presentado durante un concurso organizado por el Almirantazgo en 1915, que buscaba un nuevo bombardero con estas caracteristicas. Se fabricaron 83 ejemplares de este avión que podía cargar 4 bombas de 104 kg, o 8 de 51 kg. Tuvo su bautismo de fuego la noche del 15 de noviembre de 1916, durante el bombardeo del puerto alemán de Ostende.

BLACKBURN KANGAROO- 1918

Bombardero pesado que apenas pudo participar con 16 ejemplares al final de la guerra. Fue muy eficaz luchando con los submarinos alemanes en el Mar del Norte, hundiendo cuatro en agosto de 1918.



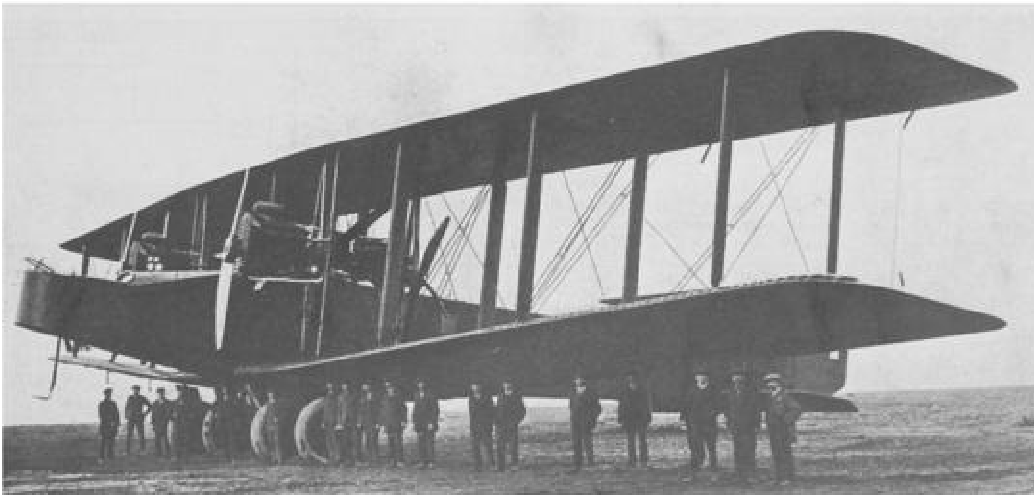


HANDLEY PAGE 0/400 - 1916

El primer bombardero pesado nocturno,la versión 0/400 entró en servicio en la primavera de 1917, usado para atacar objetivos militares en la zona de Francia ocupada por los alemanes. En agosto de 1918 bombardeó de forma intensa las regiones industriales alemanas del Sarre y Renania. Podía transportar 12 bombas de 51 kg o una gigante de 748 kgs.

HANDLEY PAGE V-1500- 1918

El mayor avión de la guerra, es considerado el primer bombardero estratégico verdadero, estaba planeado usarlo contra Berlín, pero apenas 3 unidades entraron en servicio antes del armisticio, por ese motivo nunca entró en acción, es el precursor de los Halifax y Lancaster de la 2ª Guerra Mundial





RUBEN YGUA



AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

La Rusia zarista entró a la Primera Guerra Mundial con una fuerza aérea muy reducida: eran menos de

150 aparatos, en su mayor parte Farman, Voisin, Caudron y Morane, comprados a sus aliados franceses.

Sin embargo, el gobierno ruso pudo presentar con orgullo el primer bombardero gigante, cuadrimotor,

del mundo, el Ilya Murometz, proyectado por ingenieros rusos.

Con 80 ejemplares de este aparato se constituyó el primer escuadrón de bombardeo pesado del mundo,

que logró la increíble hazaña de realizar 400 misiones de combate perdiendo apenas dos aviones ante el

fuego enemigo.

La industria aeronáutica rusa en realidad no existió en la práctica, pues se limitó a fabricar, además de los

Ilya, un número insignificante de aviones de reconocimiento.

La revolución y la paz por separado en Brest Litowsk, el 3 de marzo de 1917 dieron fin a los proyectos

aeronáuticos de los zares.

A pesar de su pequeño número la aviación rusa combatió bien y contó con unos veinte ases, entre ellos al

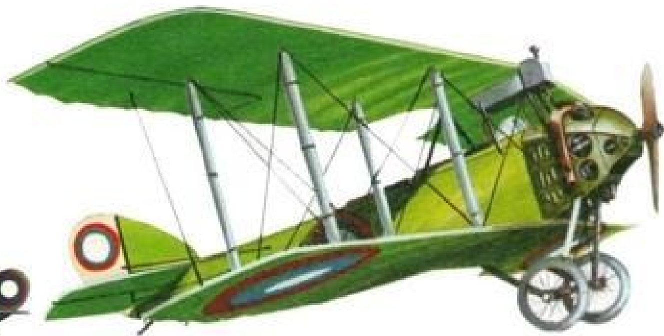
capitán Alexander Kazakov, con 17 victorias, el capitán D’Argeeff, con 15 y el teniente Seversky con 13

enemigos derribados.



Escarapela rusa





ANATRA DS- 1916

Avión de reconocimiento proyectado a partir de un Aviatik capturado intacto. Entró en servicio en abril de 1916, demostrando desde el comienzo graves defectos en las estructuras de las alas que perjudicaban su desempeño.

LEBED 12- 1916

Avión de reconocimiento de dos lugares, es prácticamente una copia del Albatros alemán. Su entrada en servicio se atrasó por dificultades en su fabricación, y apenas 220 aparatos entraron en acción.

ILYA MUROMETZ V- 1915



El primer cuadrimotor del mundo, batió el récord mundial al transportar 16 pasajeros a una altura de 2000 metros, en febrero de 1914. Su primera acción de guerra fue el 15 de febrero de 1915, al bombardear una ciudad de Prusia Oriental. A servicio del Escuadrón del general Sidrovsky efectuaron más de 400 misiones en Alemania y Lituania.





AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL



RUBEN YGUA

Italia sintió una gran fascinación por la aviación, que fue vista popularmente como una gran aventura, fue

el primer país en usar aviones durante operaciones militares, durante la guerra contra Turquía en 1911.

Cuando Italia entró en la guerra, el 24 de mayo de 1915, el Cuerpo Aéreo constaba de 86 aviones y 72

pilotos. La industria aeronáutica estaba en sus comienzos, produciendo en 1915 apenas 382 aviones,

todos bajo licencia francesa. El gobierno, sobrevalorando su potencial, efectuó una gran campaña

romántica que convenció de las inmensas posibilidades de su aviación, fomentando el interés y

consiguiendo el compromiso de invertir grandes cantidades de dinero en su desarrollo. La campaña fue

un éxito y en poco tiempo se pudo organizar un eficaz Cuerpo Aéreo de 1.600 aviones.

Además, la aviación italiana (Corpo Aeronautico Militare) se complementó con unidades de otros países

aliados, incluido un importante contingente de Estados Unidos, encabezado por un norteamericano de

raíces italianas y futuro alcalde de N. York, Fiorello H. de la Guardia.

Enb los tres años siguientes, las fábricas Ansaldo, Caproni, Macchi, Pomilio, SIA-FIAT,y Savoia produjeron

más de 19.000 aparatos, algunos de ellos de diseño nacional y figuraban entre los mejores de su tipo,

como los Caproni.

En el primer año de guerra, si no hubieran recibido la entrega de aviones franceses, la situación de los

italianos habría sido insostenible delante del poderío aéreo alemán, sin embargo, en noviembre de 1918

Italia contaba con 1758 aeroplanos en la línea del frente, todos de fabricación nacional.

El país desarrolló el segundo bombardero estratégico mundial: el Caproni. En 1917 escuadrones de estos

aviones comenzaron sus ataques contra objetivos a gran distancia en territorio enemigo, como Liubiana,

Pola e otros centros industriales, con escuadras de hasta 130 bombarderos.

Entre los pilotos italianos, cabe mencionar a varios ases, encabezados por el mayor Francesco Baracca,

con 34 victorias, el teniente Silvio Scaroni, con 26, el teniente coronel Pier Ruggero Piccio, con 24, el

teniente Flavio Baraccini, con 21, y el capitán Ruffo di Calabria, con 20

victorias. En total, los italianos

cuentan 763 victorias contra 166 aeroplanos perdidos en duelos aéreos.

El mayor Francesco Baracca.

31



Escarapela italiana



POMILIO P.E. 1917

Veloz avión de reconocimiento, el de mayor producción: 1616 ejemplares. Participó con 112 aparatos en la batalla de Vittorio Veneto.



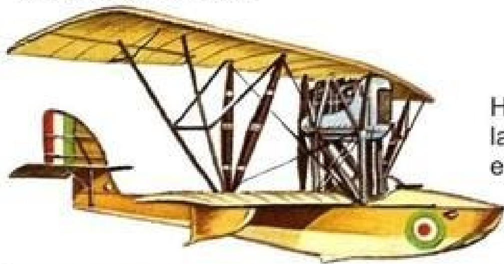
SIA- FIAT R-2 1917

Fue el primero a usar el nombre Fiat, esta aeronave de reconocimiento solo participó de los últimos meses de la guerra con 129 ejemplares.



ANSALDO A-1 BALILLA- 1917

El primer caza nacional italiano producido en serie, fue considerado veloz pero poco maniobrable por los ases Baracca y Piccio. Se fabricaron 150 ejemplares.



MACCHI M5- 1917

Hidroavión de caza de un lugar, fue usado por la Marina a inicios de la guerra. En 1916 quebró el récord de altura, con 5400 metros.

ABAJO:

Piloto italiano delante de su Ansaldo A-1.





ANSALDO S.V.A.5- 1917

El mejor avión de reconocimiento y bpmbardeo liviano de la guerra. Se fabricaron 1248 unidades, entró entró en acción en febrero de 1918 y bombardeó Viena en agosto.



CAPRONI Ca.3- 1915

Bombardero pesado estratégico, era trimotor, se fabricaron 167 ejemplares. Entró en combate en agosto de 1915 bombardeando Aisovizza, en Austria. Podía transportar 500 kg de bombas.



CAPRONI Ca4- 1917

Bombardero triplano de gran tamaño, transportaba hasta1400 kg de bombas. Participó en la batalla de Vittorio Veneto y en muchas acciones en el Adriático o en territorio austríaco.



NIEUPORT 1915

El avión francés más apreciado por los pilotos italianos, fue intensamente usado en los primeros años de la guerra.



SIA 7B-1

Veloz avión de reconocimiento que presentaba defectos de estructura, dificultando las maniobras a gran velocidad, existen relatos sobre la pérdida de sus alas en pleno vuelo.



AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL



RUBEN YGUA

El 6 de abril de 1917, cuando entraron en la guerra, los Estados Unidos disponían de 109 aeroplanos, un

dirigible, 83 pilotos y no existía ninguna industria aeronáutica en el país. En todo el año de 1916 habían

producido apenas 64 aviones.

A pesar de haber permanecido fuera del conflicto durante varios años, los militares americanos no

habían organizado sus fuerzas, ni aprovecharon su posición de observadores neutrales para actualizar

sus conceptos sobre la guerra moderna, la entrada en guerra les sorprendió completamente

desprevenidos.

De esa forma, el Cuerpo Expedicionario comandado por el coronel William

Mitchell comenzó a operar en

Francia, en 1918, utilizando exclusivamente aeronaves francesas.

Las industrias americanas comenzaron a desarrollarse, con el apoyo del gobierno, produjeron pocos

aviones originales, muchos eran fabricados bajo licencia extranjera, principalmente francesa.

Un numeroso grupo de pilotos americanos, no obstante, ya luchaba contra los alemanes desde 1916, y

pilotando aparatos Nieuport, organizaron la escuadrilla La Fayette, compuesta por voluntarios

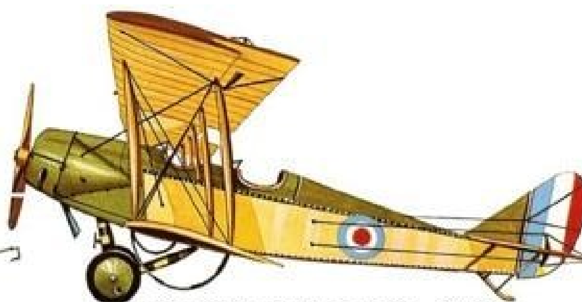
extranjeros.

Esta escuadrilla se transformaría posteriormente en el 103º Pursuit Squadron de la AEF.

Estos pilotos voluntarios derribaron 781 aviones enemigos durante esos dos años.



Escarapela de
Estados Unidos



CURTISS JN-3 JERRY - 1915

Se fabricaron 6500 ejemplares de este avión, usado en escuelas de pilotos incluso de Europa y como caza y reconocimiento. En 1916, el general Pershing disponía de algunos aparatos en la expedición contra Pancho Villa en México.



STANDARD E-1 1917

Rechazado como caza por su poca velocidad, apenas 168 aparatos fueron fabricados antes del armisticio.



CURTISS H-12 - 1917

Hidroavión utilizado por las marinas americana e inglesa, actuó con éxito contra los zeppelines y submarinos en el Mar del Norte.



THOMAS- MORSE-S-4 1917

Tambien rechazado por su poca velocidad, después de la guerra fue vendido como sobra de guerra a particulares.



CURTISS N-9- 1917

Fue el hidroavión de adiestramiento de la Marina hasta 1926. Durante la guerra fueron construidos 560 ejemplares, algunos de los cuales fueron cedidos a la Marina británica.



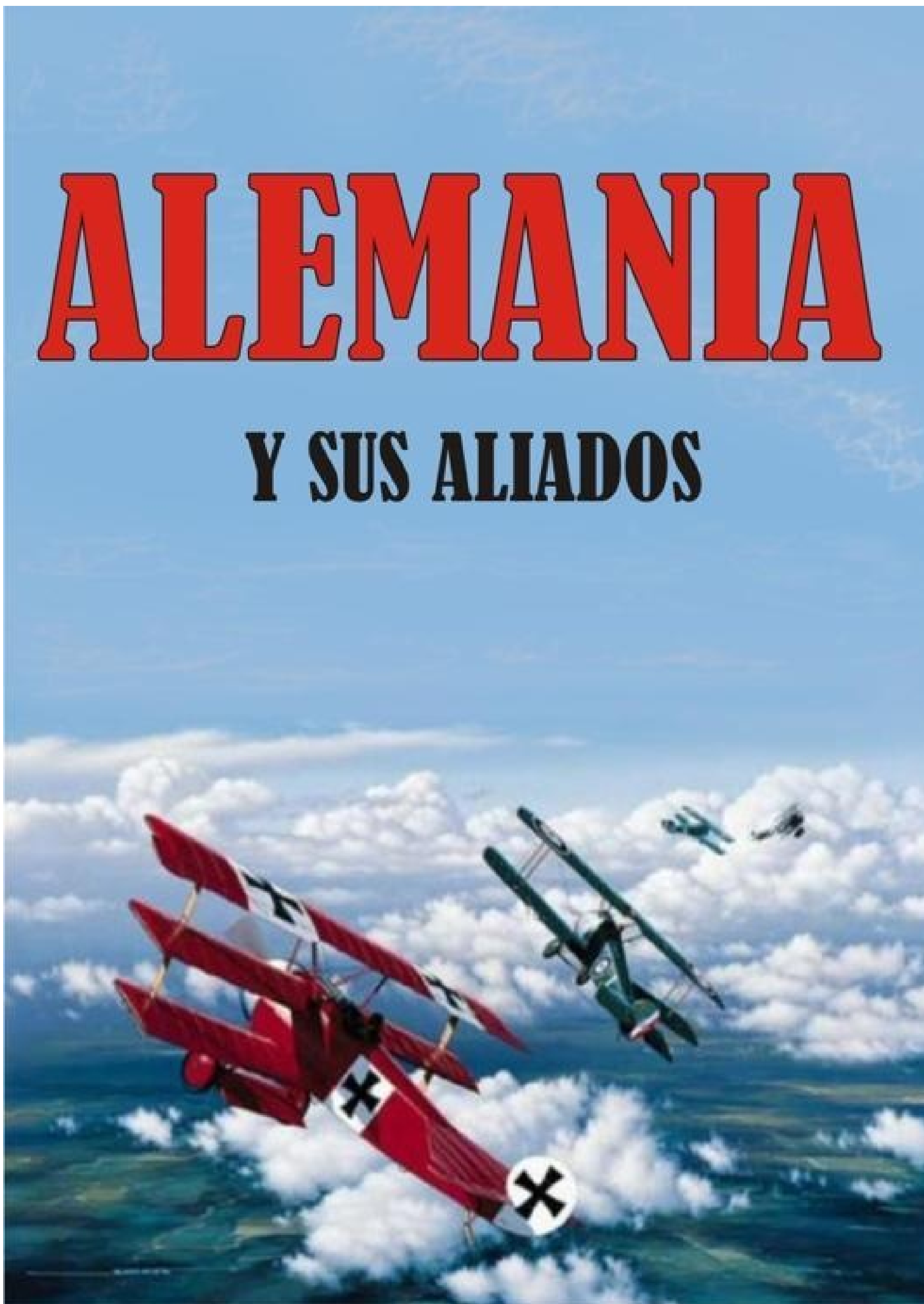
PACKARD-LE PERE LUSSAC-11

Primer caza de escolta americano, era resistente, maniobrable y bien armado, pero el armisticio canceló su producción en larga escala.

BREGUET 14 A-2

Bombardero y de reconocimiento francés, ampliamente usado por pilotos voluntarios americanos entre 1916 y 1918.





RUBEN YGUA



AVIONES DE LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Cuando comenzó la Primera Guerra Mundial, Alemania poseía la más poderosa fuerza aérea de los países

participantes, eran cerca de 300 aeroplanos y seis dirigibles. Sus aliados disponían de fuerzas más

modestas, con alrededor de 150 unidades. Gracias al trabajo de excelentes proyectistas, como Anthony

Fokker, Reinhold Platz, R. Thelen, Schubert, Ernst Heinkel y Hugo Junkers, y a su capacidad productiva

de alto nivel, Alemania había conquistado la supremacía en los cielos, y se mantuvo así durante un largo

periodo. Fueron producidos 4000 aeroplanos en 1915, 8000 en 1916 y 19.700 en 1917, sumando la

sorprendente cifra de 48.000 aviones en total. Como comparación, Austria-Hungría fabricó en el mismo

periodo 5431 aeroplanos.

La invención del dispositivo de disparo sincronizado con la hélice, una idea genial de Fokker, colaboró

para mantener la superioridad aérea alemana, y los Fokker dominaron el espacio aéreo hasta mediados

de 1916, cuando los Aliados lanzaron el Nieuport II, de excelente calidad. De esa forma, la superioridad

aérea osciló periódicamente entre ambos lados hasta el año 1918, cuando definitivamente los Aliados

conquistaron el dominio del espacio aéreo.

Las fuerzas aéreas alemanas, unificadas bajo un mando único desde el 8 de octubre de 1916, estaban

mejor organizadas, con un cuerpo de oficiales profesional y pilotos bien adiestrados, disponiendo de

aviones de alta calidad y en número superior al enemigo, por todo eso resulta lógico el surgimiento de

364 Ases, entre quienes se destaca el mayor As de la Primera Guerra Mundial, el famoso Barón Rojo,

Manfred von Richthofen, con 80 victorias. También Max Immelman, con 15 victorias, Ernst Udet, 62,

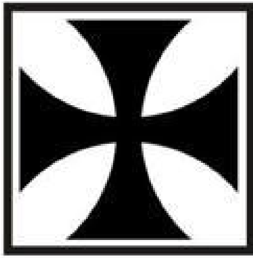
Erich Loewenhardt, 53, Werner Voss, 48 y Oswald Boelcke con 40 victorias. Entre los austríacos,

debemos mencionar a Godwin Brumowsky, con 40 victorias, Julius Angi, 32, y Frank Liuke-Crawford, con

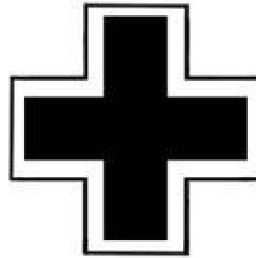
30 aviones enemigos derribados.

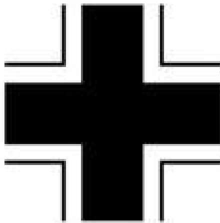
Manfred von Richthofen, el mayor As de aviación de la Primera Guerra Mundial.

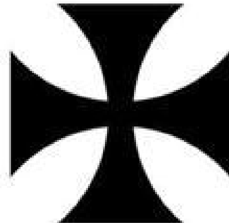
INSIGNIAS DE LAS POTENCIAS CENTRALES

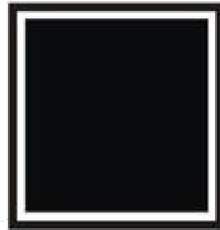

Alemania- 1914- 1915


Alemania- 1915- 1917


Alemania- 1917- 1918


Alemania- 1918


Bulgaria


Turquia

ETRICH A-2 TAUBE

Los pilotos lo llamaban «Paloma» por sus caracteristicas alas, fue diseñado en 1910 por el austríaco von Hiddesen. El 30 de agosto de 1914 lanzó 5 bombas de 3 kg sobre Paris, fue en este modelo que aprendieron a volar la mayoria de los Ases alemanes.





ALBATROS D- 1- 1916

Caza proyectado para enfrentar a los Nieuport recibió duras criticas de los pilotos, a causa de fallas estructurales en su ala inferior. Von Richthofen lo clasificó de obsoleto e inferior a los aparatos ingleses de la época.



ALBATROS D- III

Fue proyectado para corregir defectos en las alas presentados por las versiones anteriores, dominó los cielos franceses en 1917, hasta la aparición de los Sopwith y Spad. En el Abril Sangriento de 1917 obtuvo centenas de victorias, usado por el grupo Jasta II de von Richthofen.



ALBATROS C

La letra C identificaba en Alemania a los aviones de reconocimiento armados, entró en acción en 1915 en Francia, y en sus versiones posteriores se mantuvo activo hasta el fin de la guerra.



ALBATROS C- II- TURQUIA

Los turcos lo usaron para reconocimiento y ataques al suelo, con bastante éxito.



ALBATROS B II

Avión de reconocimiento de dos lugares permaneció en servicio toda la guerra en todos los frentes. En 1914, Ernst von Lössl quebró el record de altura a bordo de este avión, alcanzando 4.500 metros.

ALBATROS W4

Hidroavión de caza destinado a la defensa de las bases navales de Zeebrugge y Borkum, contra las frecuentes incursiones aéreas enemigas. Entró en servicio en octubre de 1916, obteniendo buenos resultados hasta la llegada de los Hansa-Brandenburg, que le substituyeron a fines de 1917. También fue utilizado en el mar Egeo en apoyo a los turcos.





FOKKER E- III 1915

Primer avión alemán con dispositivo de disparo de la ametralladora sincronizado con el movimiento de la hélice. El As Immelman fue derribado pilotando este modelo, el 18 de junio de 1916.



FOKKER D- VII

El mejor caza alemán, entró en servicio en 1918. Herman Goering, sucesor de von Richthofen, lo pilotó hasta el final de la guerra. En noviembre de 1918 Anthony Fokker logró refugiarse en Holanda, llevando consigo 400 motores y piezas de 120 aviones, violando las cláusulas del armisticio.



FOKKER Dr-1

El único caza triplano alemán, era superior al triplano inglés Sopwith. Su punto débil era la fragilidad de la estructura de sus alas, algo que no lograron resolver, lo que limitó su producción a poco más de 300 ejemplares. La fama de este modelo se debe a von Richthofen, que lo adoptó para su escuadra, el Jasta II. A bordo de este avión Richthofen murió el 20 de abril de 1918.



AVIATIK B-2

Avión de reconocimiento usado desde el inicio del conflicto, sin armas. Desde 1915 el observador fue armado con una ametralladora. Recibió el apodo de Góndola a causa de su tendencia a oscilar con las mínimas turbulencias atmosféricas.



Von Richthofen posando junto a su famoso triplano Fokker Dr1, en 1918.



RUMPLER C-1

Avión de reconocimiento, a la ametralladora del observador, en 1915 se agregó una segunda arma para el piloto, sincronizada con la hélice. Permaneció en actividad hasta el fin de la guerra, en 1917 participó en la batalla de Gaza, Palestina.



L.F.G. C-2

Fue el primer aparato alemán de reconocimiento, recibió una arma para el observador en 1915. El 28/11/1916 lanzó 6 bombas de 10 kg cada, contra la estación ferroviaria Victoria, en Londres, sorprendiendo al enemigo, que no reaccionó a tiempo.



LOHNER C-1- AUSTRIA

Avión de reconocimiento para dos tripulantes, obtuvo buenos resultados en los Alpes, y también prestó servicios para la Aeronáutica Militar española, y en 1913 efectuó el primer bombardeo aéreo de la historia en Marruecos.



LLOYD C-2 - AUSTRIA-HUNGRÍA

Avión de reconocimiento, operó en los Alpes y en Rumania con buenos resultados Se fabricaron 500 ejemplares durante toda la guerra. En el verano de 1914 quebró el record de altura al alcanzar 6.170 metros.

PFALZ D-3

Avión de caza monoposto,entró en acción en 1917, al mismo tiempo que los Fokker y Albatros, pero en poco tiempo demostró ser muy inferior a aquellos. los pilotos aliados lo clasificaron como «Easy meat», una presa fácil. Se fabricaron unos 600 ejemplares, mitad de los cuales aún se encontraba en servicio al acabar la guerra.





HANSA- BRANDENBURG D1- AUSTRIA

Caza que fue apodado de «Ataud» por sus formas características. Fue fabricado en Alemania para uso exclusivo del ejército austríaco, armado con una ametralladora no sincronizada, no obtuvo buenos resultados.

AVIATIK D1- AUSTRIA

Primer caza austríaco de fabricación propia, combatió en los frentes ruso, italiano y balcánico, hasta el final de la guerra. Fueron fabricados 700 aparatos.





HANNOVER CL IIia

Caza con dos tripulantes, para escolta y ataque al suelo. Con este aparato, Hans Bauer, el futuro piloto particular de Hitler, obtuvo nueve victorias en la guerra.

HALBERSTADT CL 2

El primer caza de escolta y ataque al suelo, alemán. Demostró su alta capacidad en la batalla de Cambrai en misiones de apoyo a la infanteria.





PHÖNIX D-1 AUSTRIA

Caza lanzado en los últimos meses del conflicto, de inmediato demostró ser un temible adversario para los cazas italianos, pero había llegado demasiado tarde, y apenas fueron producidas algunas unidades antes del armisticio.

RUBEN YGUA



LFG ROLAND- 6b

Caza con dos tripulantes, de excelente calidad, entró en combate en la primavera de 1918, destinado a la defensa de bases navales y aeropuertos.



JUNKERS CL 1

Caza monoplano de escolta y ataque al suelo, tenía una estructura metálica de chapas onduladas, no se impuso como el mejor caza por haber llegado demasiado tarde, solo 47 unidades fueron entregadas antes del armisticio.



FRIEDRICHSHAFEN FF 33L

Hidroavión de caza y reconocimiento, operó en el Mar del Norte y el Canal de la Mancha, a bordo de navios. Como apoyo al corsario Wolf, entre 1916 y 1918 hundió 18 barcos en el Índico y el Pacífico.



HANSA-BRANDENBURG W12

Hidroavión de caza para dos tripulantes, se fabricaron 147 unidades. En combate obtuvo excelentes resultados, logrando inclusive derribar a un zeppelin en 1917.

DIRIGIBLE ZEPPELIN

Al comenzar la guerra, Alemania disponía de 12 dirigibles, seis de ellos fabricados por Zeppelin. Todos eran destinados principalmente para bombardeo a largas distancias.
El 9 de agosto de 1915 efectuaron el primer ataque a Londres. Pese a ser superados por los aviones, continuaron siendo fabricados durante la guerra. Los dirigibles eran muy vulnerables al ataque de los aviones aliados, y resultaron más eficaces como observadores en el Mar del Norte.





GOTHA G VIII

El Gotha G 1 fue creado para ataques al suelo, pero la necesidad de un gran bombardero a distancia llevó a la construcción de los Gotha 2 y 3, en 1916, que no obtuvieron mucho éxito. Su sucesor, el G4, sin embargo, sustituyó a los dirigibles en el bombardeo a Londres y entre mayo de 1917 y mayo de 1918 descargó toneladas de bombas sobre esa ciudad, obligando al enemigo a desviar para la isla a varios escuadrones de caza que operaban en Francia. Los Gotha fueron los mejores bombarderos alemanes de la guerra.



GOTHA G III



GOTHA G IV

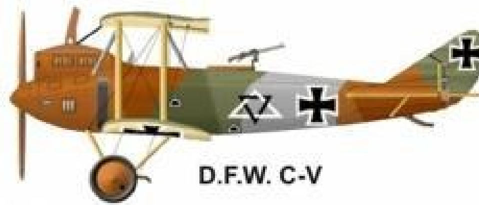


RUBEN YGUA



L.F.G. ROLAND C II

Avión de reconocimiento armado, apodado «Babosa» por los ingleses a causa de su forma arredondada. Fue utilizado por primera vez en Verdún y después en el Somme con muy buenos resultados.



D.F.W. C-V

Es el aeroplano de reconocimiento producido en mayor número por los alemanes durante toda la guerra, por su excelente calidad. Entró en servicio en la primavera de 1916 y al final del conflicto aún existían 600 unidades.



FRIEDRICHSHAFEN G-III

Bombardero pesado, entró en servicio en 1917, destinado a bombardear Paris y otros objetivos en Francia y Bélgica. Raramente participó de acciones contra Londres.



A.E.G. G-IV

Bombardero táctico que entró en acción a fines de 1916. Se distinguió por sus bombardeos a Bucarest,Venecia, Padua, Treviso y Verona en 1917. Fueron fabricados 400 unidades hasta 1918.

ZEPPELIN R-VI

El primer avión gigante proyectado por los alemanes, modelos con hasta seis motores. Se produjeron 18 unidades que entraron en acción en febrero de 1918,arrojando sobre Londres la primera bomba de 1000 kg. que alcanzó el hospital de Chelsea. Entre diciembre de 1917 y mayo de 1918 efectuó 11 ataques contra la capital británica, descargando 27.190 toneladas de bombas.



Durante los últimos días de la Primera Guerra Mundial, los cielos europeos estaban poblados por miles de aviones que, al igual que halcones estaban dispuestos a lanzarse sobre su presa.
Después del 11 de noviembre, fecha del armisticio, esos cazadores, como por arte de magia, desaparecieron del espacio aéreo.
Permanecerían abandonados, en depósitos de los campos de aviación, agonizantes y olvidados.
Las fábricas de aeroplanos ahora estaban silenciosas, por la anulación de los diversos contratos con gobiernos y ejércitos.
Los campos de aviación, ahora desiertos, fueron tomados por la Naturaleza, que en poco tiempo los cubrió de vegetación hasta desaparecer.
Miles de pilotos debieron regresar a la vida civil, reiniciando sus anteriores profesiones, sin posibilidad de volver a volar...
Sin embargo, la aviación no estaba muerta, poco a poco se adaptaba a la vida en tiempos de paz, y los primeros en reaccionar fueron los alemanes que,apenas tres meses después del armisticio fundaron la primera línea aérea civil europea entre Berlín y Weimar, con aviones A.E.G. Aún en 1919 otras cinco líneas aéreas surgieron, con líneas postales y de pasajeros entre Berlín- Copenhague, Dresde-Berlín y Munich- Viena- Berlín.
En Francia nació la Línea Aérea Farman y muchas otras, que unían Paris a Londres,Bruselas, Copenhague y Casablanca. También en Inglaterra y Estados Unidos aparecieron compañías aéreas.
Y algunos años después, una nueva carrera armamentista reiniciará un vertiginoso desarrollo aeronáutico, en dirección a una nueva guerra mundial.



RUBEN YGUA